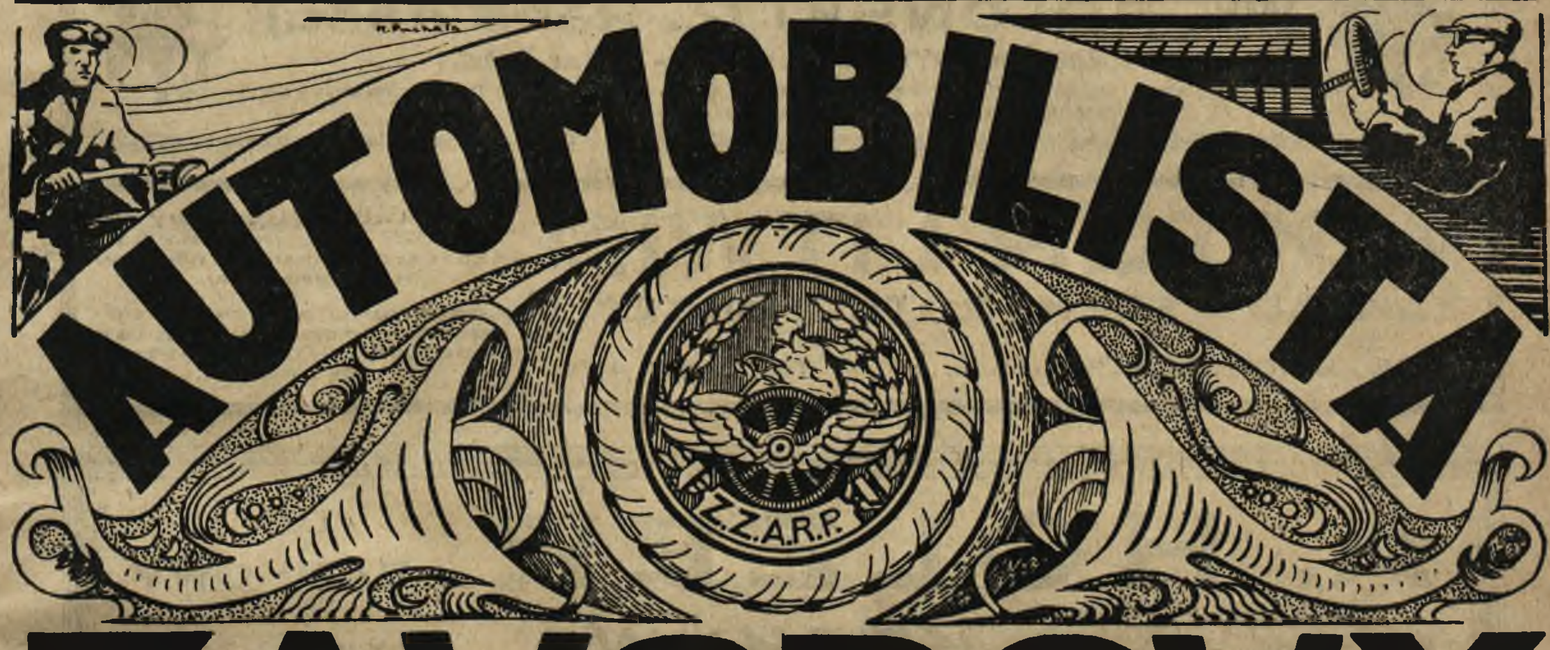
KRAKÓW — KATOWICE — LWÓW — ŁÓDŹ — POZNAŃ — WARSZAWA — WILNO.
Należytość poczt. opłacona ryczałtem. Cena numeru 30 gr., z przesyłką 40 gr.
Nr. 4. 1 KWIETNIA 1929 R. ROK I



ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowych Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie.
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.

NR. 4. 1 KWIETNIA 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Kraków — Katowice — Lwów — Łódź — Poznań — Warszawa — Wilno.
Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). Konto P.K.O. Nr. 408.945



Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

OD REDAKCJI!

Redakcja „Automobilisty Zawodowego" Naczelnego Organu Z. Z. A. Rz. P. składa wszystkim P. T. Czytelnikom, Członkom Związku oraz Przyjaciołom i Sympatykom naszym serdeczne życzenia

Wesołych Świąt

Oby ten Dzień Zmartwychwstania Pańskiego stał się dniem zmartwychwstania naszych praw, oraz dniem oświecenia tych wszystkich, którzy dotąd na szkodę ogólnych naszych interesów działają.

REDAKCJA.

Dlaczego powinien każdy Automobilista Zawodowy należeć tylko do Zawodowego Związku Automobilistów a nie do innego?

Przedmiotem rezolucji, powziętej na ostatniem posiedzeniu plenum Zarządu Głównego Z. Z. A. Rz. P., które odbyło się w Krakowie w dniu 2 lutego br. był właśnie powyższy temat. Uchwalono zwrócić się w tej sprawie do Komisji Centralnej Związków Zawodowych w Warszawie z prośbą o przekazanie wszystkich automobilistów, należących do innych Związków wchodzących w skład tejże Komisji, do Związku Zawodowego Automobilistów. Żądanie to zrozumie każdy zawodowy automobilista i ogół szoferów ma nadzieję, że Komisja Centralna przez wydanie okólnika do poszczególnych Związków prośbie tej uczyni zadość. Zarząd Główny Związku przy powzięciu takiej uchwały kierował się nietylko względami organizacyjnemi, ale przedewszystkiem dobrem ogółu szoferów. Specjalne wymagania zawodu szoferskiego sprawiły to, że i inne centrale związków zawodowych (jak np. w Niemczech) mające za sobą po kilkadziesiąt lat doświadczenia, wydały polecenia organizowania szoferów w ich fachowej organizacji („Deutscher Verkehrsbund").

Za takiem załatwieniem przemawia cały szereg motywów.

1). Żaden inny Związek nie jest w stanie udzielić zawodowym automobilistom takiej obrony prawnej i fachowej jak właśnie Związek fachowy t. zn. w Polsce Związek Zawodowy Automobilistów.

2). Żaden inny Związek nie potrafi zastępować i nie zastępuje szoferów przed władzami pod względem zastosowania ustawodawstwa automobilowego, które to zastępstwo jest dla szoferów niezmiernie ważnem.

3). Nikt inny — tylko fachowiec — nie potrafi się orjentować w sprawach zawodowych i zarobkowych szofera. A któż inny może posiadać fachowo wykształconych funkcjonarjuszy, jakich posiada Zawodowy Związek Automobilistów?

4). Ze względu na swój zawód zmienia szofer stosunkowo często posadę. Przy zorganizowaniu według przemysłu byłby on zmuszony przenosić się z jednego Związku do drugiego. W ten sposób, będąc zatrudnionym na kopalni należałby on do Związku górników, w hucie do Związków metalowców i t. d.

5). W takim wypadku, znajdowałby się dany szofer czy też dani szoferzy w rażącej mniejszości i poszczególne Związki w przeważnej ilości wypadków nie okazałyby odpowiedniego zrozumienia dla potrzeb swego członka szofera.

6). Tego rodzaju członek szofer nie pomógłby wiele swem przyłączeniem się do strajku organizowanego przez dany Związek, o ile strajk ten nie byłby poparty przez ogół szoferów. Dlatego ogół szoferów winien być zorganizowanym w swój zawodowy Związek automobilistów.

7). Wreszcie — odbieranie członków fachowej organizacji, jaką jest Zawodowy Związek Automobilistów przez inne związki, jest bezcelowem osłabianiem tej organizacji, przytem usuwa się w ten sposób możność kontroli, czy wogóle dany szofer do jakiegokolwiek Związku należy, czy też nie. — Związek Automobilistów nie odbiera żadnej innej zawodowej organizacji jej członków, ma więc pełne prawo domagania się by w stosunku do niego postępowano tak samo.

Istnieje jeszcze cały szereg powodów przemawiających za takiem a nie innem tej sprawy załatwieniem. Wszelkie argumenty z przeciwnej strony nie mogą i nie mają wartości i nie wytrzymują nawet najprzychylniejszej krytyki, pomimo, że należy przyznać, że zorganizowanie według kategorji przemysłu jest dla innych zawodów, a szczególnie dla robotników niefachowych, bardzo praktycznem.

Nie można pominąć tutaj także sprawy organizowania się szoferów w związkach lokalnych, choćiażby nawet fachowych. Związki takie nie mogą nigdy posiadać większego znaczenia, mogą najwyżej mieć charakter towarzyski, ale nie mogą nigdy mieć zasadniczego

wpływu na poprawę bytu ogółu szoferów. Zrozumie to każdy, że niemożliwą jest rzeczą, by chocby najlepsza lokalna organizacja mogła poprawić warunki bytu szofera, oraz utrzymać je na jednolitym poziomie bez współpracy z innymi szoferami całego kraju. Krajową organizacją szoferów jest Związek Zawodowy Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej, który przez przynależność do „I. T. F." przyłączony jest do wielkiej rodziny szoferów z całego świata. Członek Związku Zawodowego Automobilistów ma te same prawa członka także i zagranicą. Wobec tego — należałoby związki jeszcze na terenie Polski istniejące przyłączyć do Centrali Związku Zawodowego Automobilistów, a członkowie poszczególnych związków lokalnych powinni się tego bezwarunkowo od swych Zarządów domagać.

Statut Związku Zawodowego Automobilistów jest dla każdej miejscowej organizacji tak wygodny, że gwarantuje każdemu Oddziałowi prawie całkowitą samodzielność finansową i organizacyjną. Zcentralizowanie stanowi tutaj wielką zdobycz, ponieważ centrala załatwia wszystkie sprawy ogólne jak np. ustawodawstwo, łączność pomiędzy poszczególnemi Oddziałami, zbieranie statystyk i t. p. a więc nie rozdrabnia sił Oddziałów, które nie należąc do Centrali sprawami temi się zajmować musiały. W ten sposób Oddziały należące do Centrali, z których zdjęła ona takie obowiązki, siły swe obracają na obronę poszczególnych swych członków, którzy dzisiaj, wobec coraz groźniejszej fali niebezpieczeństw, naszemu zawodowi ze wszech stron grożących, tem więcej tej obrony potrzebują.

A. Adamczyk.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU.

Z ODDZIAŁU WARSZAWSKIEGO.

W dniu 20 marca 1929 r. odbyło się Walne Zgromadzenie Oddziału Warszawskiego z następującym porządkiem dziennym:

1) Wybor prezydjum,
2) Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zgromadzenia,
3) Sprawozdanie Zarządu,
4) Wybór Władz Związku,
5) Wolne wnioski.

Kadencja starego Zarządu trwała od dnia 5 września 1927 r. do dnia 20 marca 1929 r. Z powodu zdekompletowania Zarządu, od dnia 1 listopada 1928 r. kontrolę i opiekę nad Oddziałem Warszawskim objął Zarząd Główny i prowadził do Walnego Zgromadzenia. Od dnia 1 stycznia 1929 r. przeprowadzono nową rejestrację członków i tylko ci, którzy przeszli przez rejestrację, mieli prawo głosu na Walnem Zgromadzeniu. Obecnych, z głosem decydującym było przeszło 100 osób.

Walne Zgromadzenie zaszczycił swą obecnością kol. Kluczborski, przewodniczący Oddziału Piotrkowskiego.

Żywa dyskusja wykazała, że obecni interesują się losem swego Związku jako swej organizacji zawodowej.

Nowy Zarząd wybrano w następującym składzie:

1) Gałka Jan,
2) Welcel Stanisław
3) Łuczak Jan
4) Zawadzki Edward
5) Sękowski Stanisław
6) Skwarek Wacław
7) Dmoch Bolesław.

Zastępcy:

1) Wieiński Jan
2) Czachowski Władysław
3) Guszlewicz Tadeusz
4) Muszyński Gustaw

Komisja Rewizyjna:

1) Gogłoża
2) Kobryń Stefan
3) Kokot Zygmunt
4) Peliksza Aleksander.

Sąd Połubowny:

1) Samulski Jan
2) Kazimierski Wincenty
3) Augsburg Gustaw.

Poniżej umieszczamy sprawozdania rachunkowe.

Sprawozdanie kasowe za rok 1927, od dnia 1-go września:

W p ł y w y.

Wkłady i wpisowe	zł.	1902.40
Składka na zmarłego członka	zł.	126.50
Zwroty komornego	zł.	251.83
P. K. O.	zł.	150.
Razem	zł.	2430.73

W y d a t k i.

Zapomoga rodzinie zmarłego członka	zł.	116.50
Rada Zw. Zawodowych	zł.	78.30
Prasa	zł.	36.20
Druki, kancelaryjne i poczta	zł.	92.65
Pensje	zł.	919.—
Komorne, opał i światło	zł.	220.49
Złożono w P. K. O.	zł.	73.—
Zarząd Główny	zł.	170.—

Rozjazdy	zł.	50.60
Sprzątanie, dozorca i inne	zł.	193.—
Telefony	zł.	128.44
Kasa Chorych	zł.	61.01
Pożyczka	zł.	150.—
Razem	zł.	2289.19

Sprawozdanie kasowe za rok 1928.

W p ł y w y.

Wkłady i wpisowe	zł.	6028.90
P. K. O.	zł.	200.—
Pożyczka ze Spółdzielni	zł.	551.—
Różne	zł.	16.—
Razem	zł.	6795.90

W y d a t k i.

Zapomogi członkom	zł.	35.—
Rada Zw. Zawodowych	zł.	30.09
Pożyczki	zł.	362.—
Teczka	zł.	22.—
Informator	zł.	50.—
Druki, kancelaryjne i poczta	zł.	507.15
Prasa	zł.	160.94
Pensje	zł.	2913.—
Komorne	zł.	231.38
P. K. O.	zł.	180.—
Zarząd Główny	zł.	1315.40
Rozjazdy	zł.	263.40
Sprzątanie, dozorca i inne	zł.	197.90
Telefony	zł.	150.27
Kasa Chorych	zł.	108.64
Razem	zł.	6527.17

Sprawozdanie kasowe za styczeń i luty 1929 r.

W p ł y w y.

Wkłady i wpisowe	zł.	1339.10
Pożyczki	zł.	120.—
P. K. O.	zł.	707.50

W y d a t k i.

Prasa	zł.	36.80
Pensje	zł.	433.—
Pożyczki	zł.	549.—
Zarząd Główny	zł.	403.80
P. K. O.	zł.	350.—
Obrona prawna	zł.	100.—
Kasa Chorych	zł.	31.24
Inwentarz	zł.	135.10
Sprzątanie i opał	zł.	162.50
Telefon	zł.	65.98
Kancelaryjne	zł.	42.04
Rozjazdy	zł.	3.40
Różne	zł.	116.10
Razem	zł.	2428.96

Z ODDZIAŁU KRAKOWSKIEGO.

Delegacja w Dyrekcji Robót Publicznych.

Onegdaj jawiła się w Dyrekcji Robót Publicznych delegacja Zarządu naszego Oddziału w osobach kol. Widła, Rzepy i Kobylańskiego w sprawach Z. Z. A. przedkładając memorjał w sprawie odbierania prawa jazdy, oraz wydawania prawa jazdy na pojazdy mechaniczne użyteczności publicznej i zarobkowe.

Delegacja przedstawiła straty jakie ponoszą członkowie przez odbieranie im prawa jazdy w obecnych

Przegląd starej gwardji.

Dzieje początków automobilizmu zdobyły już zasłużoną kartę w historji rozwoju cywilizacji i kultury. Dziś nie wielu z nas zdaje sobie sprawę — że rozwój automobilizmu datuje się zaledwie od kilkudziesięciu lat i że początki jego były bardzo skromne. Zamiłowani w pielęgnowaniu dawnych zwyczai — Anglicy — nie mogli pominąć milczeniem rocznicy początków automobilizmu, a z upodobaniem oddawna urządzając wspaniałe pochody w strojach historycznych lub biorąc udział w historycznie wiernie oddanych widowiskach, musieli uczcić odpowiednio i początkową kartę rozwoju automobilizmu. Odpowiedni moment historyczny nadający się do tradycyjnego obchodu wykorzystano znakomicie.

14 listopada 1896 zniesiono nareszcie w Anglji uciążliwy obowiązek ciążący na automobiliźmie; surowe przepisy prawa angielskiego nakazywały aby każdy wóz mechaniczny — który przejeżdżał przez miasto lub zamieszkałe osiedle, poprzedzał człowiek pieszy z czerwoną chorągiewką w ręku, a to w celu zabezpieczenia przechodniów i mieszkańców, przed przypadkowem zderzeniem z wozem. — Niezwykłe i doniosłe wydarzenie — należało uczcić w niezwykły sposób — to też Redakcja Przeglądu Automobilowego, „The Autocar" w łączności z redakcjami „Daily Sketch" i „Sunday Graffic" — urządziły przegląd dawnych wozów, należących już dziś do historji, które jednakowoż doskonale musiały być zakonserwowane, kiedy przybyły do celu w znakomitej formie, jadąc z przeciętną szybkością 37 km. na godzinę.

Do zawodów odmłodzonych staruszków — dopuszczono wozy skonstruowane przed 1903 r. a więc liczące conajmniej 25 lat doświadczenia życiowego. Przebyć one musiały przestrzeń dzielącą Londyn od wybrzeża Brightu, liczące 80.450 km. 37 wozów wzięło udział w tych niezwykłych zawodach wśród których najstarszym był wóz firmy Ponchard et Levasser — skonstruowany przed 37 laty. 15 wozów było pochodzenia angielskiego, 14 francuskiego, 7 niemieckiego i jeden amerykański. Z angielskich wozów najstarszym

warunkach, nadto zwróciła uwagę, na konieczność kontroli wiarygodności świadectw przedkładanych przez petentów proszących o zmianę prawa jazdy zielonego na czerwone.

Delegacja została przyjęta bardzo życzliwie, co jest dowodem, że Dyrekcja Robót Publicznych, względnie dotyczący referent uznaje dążenie lojalne naszego Oddziału do unormowania pewnych spraw dla dobra publicznego.

W sprawie zmiany prawa jazdy ustalono, że Zarząd naszego Oddziału będzie służyć pomocą Dyrekcji Robót Publicznych w badaniu świadectw, wobec czego zaleca się zawodowym automobilistom, by przed wniesieniem podania zgłaszali się w Oddziele ze świadectwami, celem ewentualnego ich potwierdzenia.

W sprawie odbierania legitymacji przez organa policyjne, które następnie przesyłane są Dyrekcji Robót Publicznych, opracowany zostanie szczegółowy memorjał.

Organizacja Spółdzielni.

Dnia 14 marca br. odbyło się Walne Zgromadzenie, na którem uchwalono statut Spółdzielni i przyjęto deklaracje członków, którzy do Spółdzielni przystąpili. Zainteresowanie Spółdzielnią jest coraz większe.

Zawiadamiamy członków, że deklaracje przystąpienia można podpisywać codziennie w kancelarji naszej w godzinach urzędowych.

W chwili, kiedy czytacie niniejszy komunikat jest już po Walnem Zgromadzeniu, które dokonało wyboru Dyrekcji, Rady Nadzorczej (dnia 22. III. br.) i praca dalsza jest w pełnym toku.

Zasiłki z powodu mrozów.

Na zarządzenie ministerjalne otrzymali pracownicy kolejowi, policyjni i t. p. specjalne zasiłki z tytułu pełnienia służby w ciężkich warunkach atmosferycznych tj. w czasie mrozów.

Zarząd tut. Oddziału wygotował szoferom pocz-

---

był Thornycroft poruszany parą z r. 1895 i Daimler benzynowy o 2 cylindrach z r. 1896. Z niemieckich najstarszym był Benz skonstruowany w r. 1893 — inne nieco nowsze aż do r. 1900 włącznie; najmłodszym był Benz z r. 1903. Z fabryk francuskich oprócz wymienionego Ponharda stanęły do startu Clement z r. 1894 z motorem Ponhard r. 38; wóz ten z podziwu godną wytrwałością mimo swych 34 lat przebył 80 km. w 3 godz. 30 minut. i 25 sekund., z średnią szybkością 22.640 km.

Z wozów amerykańskich startował tylko jeden Cadillac o jednym cylindrze z r. 1903 pierwszy wóz tej marki, który ukazał się w Europie.

Pojedyncze wozy wyruszały ze startu w odstępach 1-dno minutowych prawdopodobnie dlatego, aby mieszkańcom Londynu dać możność dogodnej obserwacji i zaspokojenie swej ciekawości widokiem tej bądź co bądź niezwykłej kawalkady.

W najkrótszym czasie jadąc z średnią szybkością 37. 330 km. na godz. przybył do celu wóz 4 siedzeniowy Lancester z r. 1901 10/12 H-P. — Drugim był Ponhard et Levasser z r. 1901 z oryginalnem wyposażeniem jakie otrzymał w fabryce przed 27 laty. Trzecie miejsce osiągnął Wolseley 26-letni, również w tej samej szacie, w jakiej go wypuszczono z firmy, bliźniaczy brat wozu tej samej marki i tego samego typu, który przed 28 laty brał udział w raidzie automobilowym i przybył jako 7-my do celu.

Przed 32 laty celem uczczenia tego samego zdarzenia — urządzono podobne zawody automobilowe na tym samym terenie. Wystartowało wówczas 32 zupełnie nowych maszyn ale do celu przybyło tylko 22; w dzisiejszych zawodach wzięło udział 34 wozów — każdy co najmniej licząc sobie ćwierć wieku i w imponującej liczbie 30 przybyło do celu w doskonałej formie.

Można by z tego wnioskować, że automobil podobnie jak stare wino, dopiero z biegiem lat nabywa odpowiedniej tężyzny — starzejąc się staje się lepszym i cenniejszym, jednakże nie możemy pominąć milczeniem faktu, że do współczesnych zawodów dopuszczono maszyny — które chociaż liczą 25 lat istnienia to

łowym w Krakowie memorjał do Dyrekcji Poczt i Telegrafów o wypłacenie im analogicznych zasiłków.

Sprawa nowych legitymacyj.

Uprasza się wszystkich członków stałych, należących do Związku ponad 6 miesięcy, by jak najrychlej zgłosili się po odbiór stałych legitymacyj.

Na posiedzeniu Zarządu dnia 19 marca 1929 r. uchwalono opracować nowy regulamin obrony prawnej, albowiem obecny nie odpowiada już dzisiejszym stosunkom.

Zawodowy Związek Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie.

KOLEDZY!

W wykonaniu dalszego programu naszej pracy, przystępujemy do utworzenia i uruchomienia Spółdzielni.

Wiemy dobrze, że każdy z nas pracuje ciężko, przeważnie jako siła najemna i wierzymy, że każdy chciałby przystąpić do Spółdzielni, nie każdy jednak wie, jakie cele, zyski i myśl przewodnia składają się na to nowe nasze dzieło.

Dlatego chcemy podać Wam garść szczegółów, które jak ziarno rzucone na żyzną glebę, przynieść mają plon w postaci zszeregowania nas wszystkich w jednym związkowym warsztacie pracy, będącym zbiornikiem naszego kapitału pracy, którego dostarczy nam właśnie Spółdzielnia, jako nowa forma organizacyj gospodarczych, popieranych przez Państwo z uwagi na jej praktyczność, doniosłość i znaczenie gospodarcze.

Organizacja taka polega na tem, że członkowie z jej usług korzystający, deklarują statutowe udziały, a z nich składa się kapitał obrotowy, którego używa Spółdzielnia na swe cele, a więc na kupno autobusów, zakładanie sklepów, studni benzynowych i t. p., by, pomnażać własną pracą zawodową swoje warsztaty pracy sklepy i inne urządzenia dla członków zawodowców. Zyski płynące z Spółdzielni to dalsza droga do pomnożenia własnych urządzeń dla zatrudnienia swych członków. Dlatego też deklarowany i złożony przez każdego z Was choćby jeden udział w kwocie 100 zł. może mieć doniosłe znaczenie dla całej organizacji i jej rozwoju, a także i jednostki.

Spółdzielnie zdobyły sobie zaufanie całych mas społeczeństwa, ogarniając coraz bardziej niemal wszelkie dziedziny życia gospodarczego. Jednakże Spółdzielnia nie oznacza tylko spółdzielczości kapitału i zysków, — to Spółdzielczość pracy i rozkładu wysiłku i pracy na wszystkich. Nie zapominajcie o tem również, że Spółdzielnia to cel ideowy, to znak siły organizacyjnej, która zwraca na siebie uwagę i z którą każdy się liczy.

Dlatego nie namyślajcie się, lecz zaufajcie ludziom dobrej woli do pracy organizacyjnej i zapisujcie się jak najrychlej na członków.

Za Zarząd:

Sekretarz: *Głodowski.* Prezes: *Guszlewicz.*

Zawodowy Związek Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie, Plac Matejki l. 4.

Kraków, dnia 13 marca 1929.

KOLEDZY!

Warunki bytu, życie, egzystencja zawodowego automobilisty (szofera) stają się z dnia na dzień coraz gorsze. Wymagania Władz administracyjnych, urzę-

---

jednak powstały już w okresie 1896—1903 r. kiedy na polu mechanizacji wozu osiągnięto znaczne postępy. Pomiędzy wozami, które obecnie startowały było zaledwie 6 maszyn, które miały w tym dniu pamiętnym wyzwolenie automobilizmu, inne natomiast skonstruowano później kiedy już można było wykorzystać postępy techniki.

Ten nadzwyczaj dodatni wynik przeglądu starej gwardji zawdzięczać należy w pierwszym rzędzie wielkiemu przywiązaniu do starych maszyn i pieczołowitości ze strony ich stałych właścicieli, którzy je należycie konserwowali przez tak długi okres czasu tak, że były zdolne do tego bądź co bądź znacznego wysiłku. W drugim rzędzie wynik tego osobliwego raidu zawdzięczać należy wysokiej kulturze publiczności angielskiej, która z zamiłowaniem pielęgnując starodawne tradycje, umożliwiła swem zachowaniem się i zainteresowaniem, że wozy stare i w nowoczesnem pojęciu zgoła nieestetyczne, mogły swobodnie przejeżdżać przez rojne ulice Londynu.

Gdyby komu przyszło na myśl przejechać się dziś po ulicach Krakowa wozem starego typu — niemal pierworodnym, to jestem pewny, że już po kilkuset metrach przejażdżki, zniechęciłby się do dalszej jazdy. Spotkałby się napewno z uszczypliwemi uwagami — docinkami krakowskiej publiczności i prostoty wozu automobilowego tak pieczołowicie przez niego zakonserwowanego — porównywanoby z pewnością do smoka podwawelskiego, który głodem zmuszony opuścił swą jamę lub do bestji apokaliptycznej — a już co najmniej do jakiegoś dawnego i ciekawego okazu ze starannością przechowywanego w słoju ze spirytusem i liczba gawiedzi ciekawych tworzyłaby gwardję honorową — otaczając go zwartym hufcem, a wjazd jego w bramę florjańską równałby się co najmniej wjazdowi wielkiego wezyra tureckiego, który w otoczeniu muzyki janczarskiej zbliża się w barwnym pochodzie do rynku.

A jednak piękną jest tradycja, a oglądając i przypominając sobie stare zabytki wiele jeszcze pożytecznego nauczyć się można. *F. W.*

dów, przedsiębiorców i rozmaitych pracodawców są coraz większe, opinja publiczna dla zawodu naszego nieprzychylna tak dalece, że każdy wypadek samochodowy bezkrytycznie, niejako z zasady przypisywany jest szoferowi.

Z drugiej zaś strony musimy sobie zdawać sprawę z tego, że zawód nasz jest niezwykle odpowiedzialny, albowiem odpowiadamy za cudzy majątek jakim jest autobus, czy to samochód, a co najważniejsze, za życie ludzkie.

Jakie jest tedy wynagrodzenie za nasze trudy, pracę i odpowiedzialność i jaka opieka ustawowa?

Odpowiedź na te pytania musi wypaść dla nas jak najgorzej, — a dlaczego?

Powodem tego stanu rzeczy jest brak solidarności zawodowej, brak poczucia siły organizacyjnej i skupienia wszystkich zawodowych automobilistów w karnych szeregach zawodowych organizacyj automobilistów, któreby walczyły o byt, prawa i egzystencje swych członków.

Jeśli opisane wyżej stosunki mają ulec zmianie, a zawodowy automobilista niema być wyzyskiwaną siłą najemną, pracującą na cudzy majątek — to zdaniem naszem nadszedł już ostatni czas, by wziąść się do wytężającej pracy organizacyjnej i zacząć walkę o nasze prawa.

Posiadamy w Warszawie naszą Centralną organizację t. j. Zawodowy Związek Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej Zarząd Główny, oraz Oddziały w poszczególnych większych miastach Polski.

Oddziały te nie obejmują jednak wszystkich szoferów, albowiem są jeszcze inne ośrodki skupiające zawodowych automobilistów, lecz szeregi te nie są zorganizowane, a skutkiem tego w organizacji zawodowej są luki.

Dla zorganizowania wszystkich zawodowych automobilistów w każdem mieście Zarząd Główny upoważnił Oddział nasz w Krakowie do zorganizowania Pododdziałów i utworzenia dla nich w Krakowie Okręgowego Sekretarjatu, który będzie załatwiał wszelkie sprawy Pododdziałów.

Pooddział będzie jednostką autonomiczną i prowadzić będzie agendy miejscowe jak ewidencję członków, wpisywanie tychże, bronić członków w drodze interwencji u pracodawców, Władz, służyć doradą swym członkom, zaś Sekretarjat Okręgowy będzie interwenjować w sprawach ogólnego znaczenia, przez wnoszenie pism, memorjałów do Władz, urzędów na terenie Pododdziału, służyć rozmaitemi doradami, interwencją w sprawie zmiany prawa jazdy, oraz interwenjować u czyników nawet pozamiejscowych w tych wypadkach, w których interwencja Pooddziału nie odniesie skutku.

Wobec faktu, że jaknajrychlejsze ukonstytuowanie Pododdziałów leży w interesie tamtejszych zawodowych automobilistów, tembardziej, że wobec nastania pory wiosennej niema przeszkód w komunikacji, proponujemy Wam zwołanie tamtejszych szoferów na zgromadzenie najlepiej w sobotę lub w niedzielę, ewentualnie jeśli musi być inny dzień tygodnia dla Was wygodny, to zwołajcie to zgromadzenie na dzień, który Wam będzie najlepiej odpowiadać tak, aby wszyscy tamtejsi szoferzy na zgromadzenie przybyli gremjalnie.

O dniu zgromadzenia prosimy nas zawiadomić kilka dni naprzód.

Po otrzymaniu zawiadomienia o dniu zgromadzenia wyszlemy delegata, który na miejscu przedstawi Wam szczegółowo plan organizacyjny, poczem będziecie mogli pracę rozpocząć.

Oczekując rychłej odpowiedzi pozostajemy

z zawodowem pozdrowieniem

Za Zarząd:

Sekretarz: *Głodowski.* Prezes: *Guszlewicz.*

Z ODDZIAŁU ŁÓDZKIEGO.

W dniu 10 marca 1929 r. odbyło się Ogólne Zebranie Sprawozdawcze Oddziału Łódzkiego za rok 1928.

Zebranie zagaił przewodniczący Zarządu kol. Palmowski poświęcając kilka słów czci zmarłych kolegów, członków Ś. P. Matjatkiego i Marczewskiego, których pamięć zebrani uczcili przez powstanie.

Na przewodniczącego zebrania został powołany kol. Woźniak, co zebrani przyjęli przez aklamację, sekretarzował kol. Wiśniewski.

Po odczytaniu protokołu, przewodniczący Zarządu Palmowski zdał obszerne sprawozdanie za rok 1928, nadmieniając, że sprawę toczącą się od dłuższego czasu z właścicielami autodorożek załatwił na korzyść Związku.

Sprawozdanie kasowe zdał kol. Piotrowski, Komisji Rew. kol. Musiał. Po sprawozdaniu zarządu wy-

wiązała się obszerna dyskusja. Najcharakterystyczniejszem było wystąpienie Vice-przewodniczącego zarządu z wnioskiem wyboru nowej komisji rewizyjnej, gdyż on uważa, że stronniczo książki sprawdziła, i nie wie co się w nich dzieje. Nad wnioskiem zebranie przeszło do porządku dziennego.

Sprawy organizacyjne, był to dalszy punkt obrad, przy którym w żywej dyskusji zebrani potępili założyciela drugiego związku na terenie m. Łodzi, Wieczorkiewicza, za rozbijanie ruchu zawodowego.

Zebranie uchwaliło wnioski przedstawione przez Zarząd i członków:

1) Kupno lokalu, 2) utworzenie i otwarcie bibljoteki, 3) Założenie Kasy wzajemnej pomocy i 4) Kupno maszyny do pisania.

Na cele organizacyjno-propagandowe uchwalono pewne wydatki, zwłaszcza na wydanie odezw do szoferów niezorganizowanych.

W wyborach uzupełniających do zarządu wybrani zostali członkowie:

Pękaliński Kazimierz i na zastępstwo Tłoczek Józef. Do Komisji rewizyjnej kol. Żukowski Ksawery, do Sądu koleżeńskiego kol.: Uznański Stefan i Maciejak Władysław.

W wolnych wnioskach przewodniczący zarządu zwrócił się z apelem do wszystkich członków o wspomaganie zarządu w wykonywaniu dzisiaj powziętych uchwał oraz do silnej agitacji szoferów nie należących jeszcze do naszego Związku, celem podniesienia liczebności Związku.

Na tem zebranie zostało zakończone.

Z ODDZIAŁU LWOWSKIEGO.

Zarząd Oddziału Lwowskiego Z. Z. A. Rz. P. komunikuje, że kancelarja jego mieści się we Lwowie przy ul. Cichej L. 7. I. p. tel. 40—80 w budynku warsztatów Firmy „Spaliński i Osiński". Sekretarjat czynny jest od godziny 9-tej do 12-tej rano i 6-tej do 9-tej wieczorem. W niedziele i święta od 10-tej do 12-tej. Wzywa się członków tych, którzy nie dostarczyli fotografij do legitymacyj, aby najpóźniej do końca kwietnia br. przedłożyli po dwa egzemplarze, poczem natychmiast otrzymają legitymacje, przyczem upomina się, by członkowie uiszczali wkładki możliwie punktualnie.

Zawiadamia się wszystkich członków, że Oddział przyjął akwizytora, który jest upoważniony do zbierania wkładek i zaciągania nowych członków, do czego ma upoważnienie pisemne Zarządu Związku.

Nalepki międzynarodowe szoferskie jak i odznaki są do nabycia w kancelarji sekretarjatu w cenie 50 gr. i 1.50 zł. nasze zaś odznaki, tak srebrne jak i metalowe w cenie 6.— zł., metalowe 3.— zł. na zamówienie. Nadeszły również piękne kalendarze kierowcy w cenie 3.— zł., które są specjalnie dla kierowców opracowane i zawierają wszystkie potrzebne kierowcy wiadomości fachowe i informacje. Oprócz nich jest tam również i poradnik lekarski oraz statut Związku Z. A. Rz. P.

Do Sądów Pracy zostali wybrani z ramienia naszego Oddziału kol. Szmyd, Koczan, Szuwarek i Pinkowski, jako ławnicy i zastępcy, również do Rady klasowych Związków Zawodowych we Lwowie jako delegaci weszli kol. Koczan, Woźniak i Miller.

Obecnie toczy się we Lwowie w Sądzie Okręgowym bardzo senzacyjna i nas interesująca sprawa pomiędzy braćmi Zadorożnymi a p. Komisarzem Starostwa Grodzkiego, referentem dla spraw szoferskich i ruchu kołowego Klimem, przyczem odnośny Komisarz i kilku funkcjonarjuszy zostało zawieszonych w urzędowaniu. Wspomniany Komisarz odnosił się do kierowców zawsze wprost wrogo, przyczem rozmowa z nim obfitowała zawsze w bardzo soczyste słowa, których do szoferów używał bez ograniczeń oraz skrupułów. Również zwyczajem p. Komisarza było odbieranie licencji kierowcom bez uzasadnienia, poprostu z najbłahszych przyczyn. Szykany te przedostały się wreszcie na światło dzienne i mamy nadzieję, że nareszcie odnośne władze zrozumią, iż kierowcy są pełnymi praw obywatelami, a krzywdy mogą znosić tylko do czasu.

„Fabryki szoferskie" mnożą się u nas coraz więcej, przeciwko czemu będziemy przeciwdziałać. Hyperprodukcja szoferów jest niesłychana. Wywołuje to znów bardzo dla nas ujemne skutki. Często w szkołach takich, niefachowo prowadzonych, egzaminowane zostają jednostki karane za zbrodnie. W ten sposób obniżają one wartość naszą tak moralnie i materjalnie, skutkiem czego dotychczasowi kierowcy, pomimo, że się przed tem bronią, cierpią potem za grzechy popełniane przez jednostki, przed których wejściem w nasze szeregi broniliśmy się. Fakt ten zyskuje jeszcze na grozie, gdy się uwzględni z gruntu nieprzychylne stanowisko niszczące egzystencję starych i doświadczonych kierowców, przez takich urzędników, jak zawieszony w urzędowaniu obecnie Komisarz Klim.

Uważamy, że wskazanem byłoby, aby dla kontroli i uzdrowienia stosunków, wspomniane szkoły podlegały wyłącznej kompetencji Związku Zawodowego Automobilistów, który w ten sposób mógłby czuwać nad dobrem ogółu.

Wytężona nasza praca nad rozwojem silnej organizacji, zdołała wreszcie przełamać niezrozumiały opór różnych jednostek i wzbudzić wśród nich zaufanie, tak, że już teraz zaciągają się nowi członkowie masowo, widząc dobre intencje pracy Związku. W ten sposób w miesiącu lutym br. zapisało się przeszło 50-ciu nowych członków, większa zaś część kolegów z autobusów i wozów prywatnych, będących rozpró-

szonymi po odległej prowincji, czeka na ustąpienie zimy i śniegów, by nawiązać z nami osobisty kontakt, jak o tem świadczą listy przez Zarząd otrzymywane. Obecnie była komunikacja zupełnie odciętą, skutkiem tego też i organizacja pododdziałów natrafiała na trudności. — Pomimo to jednak zdołaliśmy zawiązać Oddział w Łucku który liczy w swem województwie do 1000 kierowców. Wysłaliśmy tam z naszego ramienia delegata Sekret. Okręgowego C. K. R. Z. tow. Kusznira.

W tym celu zebrał się w Łucku prowizoryczny Komitet, zwołując zebranie na dzień 10 marca br., na które oprócz miejscowych kolegów, zaproszono również delegatów z Kowla, Równego, Zdołbunowa i t. p. W akcji zwołania zebrania zasługują na uznanie kol. z Łucka, między którymi wyróżnić należy kol. Łacisza, Borkowskiego, Płuchowskiego i Sołtysika. W zebraniu wzięło udział 60-u delegatów i członków. Zagaił kol. Sołtysik, oddając głos delegatowi Kusznirowi, który w godzinnem przemówieniu przedstawił i zobrazował ważność sprawy organizacyjnej, co wywołało ogólny entuzjazm i burzę oklasków.

Przystąpiono do wyboru tymczasowego Zarządu, którego skład jest następujący:

1) Bartłomiej Borkowski, przewodniczący,
2) Józef Łacisz, sekretarz,
3) Edward Sołtysik, skarbnik,
4) Jan Żukowski, członek Zarządu, zastępca przewodniczącego,
5) Jerzy Kwiatkowski, członek Zarządu,
6) Stefan Sosnkowski, członek Zarządu,
7) J. Płuhowski, członek Zarządu.

W szerokiej dyskusji po kolejnych wywodach, postanowili zebrani jednogłośnie podporządkować się Sekretarjatowi Okręgowemu we Lwowie, dopóki Zarząd Główny jakich zmian nie przeprowadzi. Ustalono następnie wysokość wkładek miesięcznych, która wynosi 3.50 zł. miesięcznie, już wliczywszy 50 gr. na prenumeratę. Wpisowe 5.— zł. W ten sposób każdy członek otrzyma pismo nasze co miesiąc.

Pomimo, że zebranie przypadło na czas najgorszego kryzysu i bezrobocia wśród tamt. członków, bowiem już pełne 4 miesiące nikt autem nie jeździ i nie zarobkuje, to jednak z miejsca wpisało się 20 członków wpłacając wszystkie należytości. Reszta kolegów przyrzekła zaciągnięcie się w jak najkrótszym czasie.

My, jako Okręg witamy Was koledzy bardzo serdecznie i gorąco przyrzekamy ze swej strony bronić wspólnych interesów naszej egzystencji, w imię solidarności, a Was prosimy o wytężoną pracę oraz wiarę i ufność, życząc Wam wiele sił w owocnej pracy.

Z ODDZIAŁU BIAŁYSTOCKIEGO.

Prawie 4 lata nie było u nas żadnego związku. O oddziale, który swego czasu istniał do roku 1924, całkiem zaginęła wieść. To też szoferzy, stojąc przed faktem, że na terenie naszego Województwa nie było żadnej organizacji, któraby mogła bronić naszych interesów przed coraz większym wyzyskiem ze strony przedsiębiorców automobilowych z jednej strony, a szykanom z drugiej strony, widząc, że w innych gałęziach pracy zło nie jest tak wielkie, gdyż bronią ich organizacje, przyszli do przekonania, że na terenie Województwa Białostockiego należy zorganizować Związek Zawodowych Automobilstów. Dnia 25 stycznia 1925 r. odbyło się Zebranie Organizacyjne przy udziale 43 kolegów. Na przewodniczącego zebrania wybrano kol. Ślepowrońskiego, sekretarzował kol. Wilemczyk. Wybrano Komisję Organizacyjną, w skład której weszli kol. Ślepowroński, Swikszta, Wilemczyk, Wiszniewski, Nowak, Majewski i Gulbicki. Zebrani zważywszy, że jedyną organizacją Automobilistów całej Polski jest Zawodowy Związek Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej z siedzibą Zarządu Głównego w Warszawie, przy ul. Długiej L. 19, której naczelnym organem jest miesięcznik „Automobilista Zawodowy“, wychodzący w Krakowie, polecili Komisji Organizacyjnej poczynienie kroków w Zarządzie Głównym Związku w Warszawie, celem przyjęcia nas jako Oddziału w Białymstoku. Niebawem zostało to uczynione.

Dnia 26 lutego br. wydelegowany został do Zarządu Głównego kol. Ślepowroński, w rezultacie czego zostało zwołane Ogólne Zebranie, na które przybył delegat Zarządu Głównego kol. Augsburg. Tenże w krótkich a treściwych słowach przedstawił zebranym w liczbie 118 kolegom, historję naszego Związku, jego zadania, cele i obowiązki, informując o korzyściach z organizacji płynących. Przemówienie to zostało nagrodzone licznemi oklaskami. Należy podkreślić życzliwość i troskę Zarządu Głównego w Warszawie, z jaką potraktował On sprawę naszej organizacji w Białymstoku, dzięki czemu dziś ogół szoferski Województwa Białostockiego garnie się z całem zaufaniem do

Związku w przeświadczeniu, że z pomocą Związku skutecznie bronić będziemy mogli naszych spraw.

Na uwagę i wzmiankę zasługuje następujący fakt, który uwydatnia, jak wielką jest solidarność naszych szoferów. Pod autobus F-my „Samochód", kursujący w Białymstoku, jako tramwaj, kierowany przez kol. Bielińskiego Tadeusza, wpadła z poza furmanki półgłucha kobieta (jak twierdzą świadkowie), która odwieziona przez tegoż kol. Bielińskiego, zmarła w szpitalu. Kolegę Bielińskiego **zakuto w kajdanki i odstawiono do więzienia,** gdzie, gdyby nie było u nas Związku, byłby musiał siedzieć może nawet kilka miesięcy do rozprawy, nie posiada bowiem w Białymstoku ani rodziny, ani też znajomych. Ażeby umożliwić mu wydostanie się z więzienia, należało złożyć zań kaucję w kwocie 500.— zł., której zażądał sędzia śledczy. Tu z inicjatywą wystąpił Związek. Zebrano wśród kolegów, pracujących w wyżej wspomnianej firmie, którzy się na ten cel dobrowolnie opodatkowali, kwotę 300.— zł., resztę zaś, pomimo swego kilkotygodniowego istnienia wyasygnował Związek, oraz jeszcze kilku kolegów ze Straży Ogniowej i taksówek. Kolega Bieliński został dzięki Związkowi zwolniony z więzienia, szoferzy zaś województwa Białostockiego zrozumieli, po tylu latach bezczynności, że organizacja zawodowa jest niezbędną.

Poniżej zamieszczamy list kolegi Bielińskiego, który nadesłał On nam z prośbą o umieszczenie.

Redakcja.

Szanowni Koledzy!

Wszystkim, którzy przyczynili się do uwolnienia mnie z więzienia śledczego, a w szczególności Zarządowi Z. Z. A. Rz. Oddział w Białymstoku oraz wszystkim Kolegom i Pracownikom F-my „Samochód", składam serdeczne podziękowania.

J. Bieliński (m. p.).

Od Redakcji! Sprawozdania, które umieściliśmy powyżej a mianowicie sprawozdanie Oddziałów Warszawskiego, Lwowskiego i Łuckiego, oraz Białostockiego, zasługują na specjalną uwagę czytelników. — Zwłaszcza czytelnikom „Szofera Polskiego" polecamy przeczytanie tychże sprawozdań. Nie mamy zamiaru wchodzić w żadne dyskusje z prywatnem pismem, mieszającem swe „trzy grosze" w naszą organizację, równocześnie nie mogliśmy pominąć milczeniem różnych doniesień „Szofera" imputujących „fakt rozbicia Związku" w sposób taki, jakgdyby to już było dokonane podczas gdy na razie przynajmniej, „fakt" ten nie wyszedł poza ramy „pobożnych życzeń" — których istnienie nietylko stwierdza sam „Szofer Polski", lecz również i protokoły i sprawozdania naszych Oddziałów. Najlepszą odpowiedzią na te brednie, jaką możemy udzielić, to właśnie sprawozdania powyższe, które obszernie i jasno wykazują siłę naszej organizacji i jej rozrost, mnożenie się Oddziałów i ich zaufanie do Zarządu Głównego, jak też i coraz silniejsze stanowisko Oddziałów już istniejących, czego dowodem istniejąca już Spółdzielnia Sekretarjatu w Katowicach oraz organizacja nowych placówek w Krakowie.

My życzymy Wszystkim Oddziałom już istniejącym oraz nowopowstającym, jak najsilniejszej organizacji i jak najskuteczniejszej obrony intresów naszych i cieszymy się, że możemy stwierdzić chlubną pracę Związku.

„Szofer Polski" będzie miał prawdopodobnie popsuty tem nieco humor na święta, ale nie nasza to wina, że wzmocnienie sił kierowców, ku skuteczniejszej idące obronie, zmartwi kilku ludzi, grupujących się około tego „ogólno-automobilowego" pisma. Wydaje się to nam trochę nie w porządku, ale jest to już czysto osobista sprawa tych kilku jednostek i z tego powodu my się tem zajmować nie będziemy.

Z ODDZIAŁU WILEŃSKIEGO.

Koledzy wileńscy — Uwaga! Zarząd Związku powiadamia, że z dniem 1 kwietnia br. obowiązują kolegów z taksówek (po zimowej przerwie) czapki przepisowe — angielskie, granatowe, bez okucia. Aby uniknąć niepotrzebnych kar, prosimy o zastosowanie się do przepisu.

———o———

Walne Zgromadzenie członków tut. Oddziału, zwołane na dzień 10 marca br zebrało 200 uczestników, co dla Wilna jest sporą frekwencją. Na porządku dziennym stały sprawy reagowania szoferów wileńskich na falę represji, stosowanych przez odnośne władze, wskutek wzmożonej kampanji prasowej przeciwko kierowcom, oraz stosunek do pracy i kwestja wkładek członkowskich.

Wobec tego, iż większość kolegów pracuje na autobusach, odbyło się kolejno zebranie dla obydwu zmian, o 11 rano i o 15 popoł. Po ożywionej dyskusji Walne Zgromadzenie uchwaliło:

1) Zobowiązać członków do meldowania wszystkich niesprawiedliwie nakładanych kar, ze wskazaniem funkcjonarjusza, sporządzającego protokół, oraz nazwisk świadków.

2) Na podstawie powyższych meldunków, opartych na faktach niezbitych, polecić Zarządowi sporządzenie protestu do Władz Wojewódzkich i prosić jednocześnie, aby protokoły były sporządzone natychmiast po przekroczeniu, a nie zaocznie o parę godzin później i aby do protokołu byli wciągani również i świadkowie szofera, narówni ze świadkami oskarżenia, co nie zawsze było dotąd uwzględniane.

3) W razie niepowodzenia protestu i nieuwzględnienia postulatów Związku zwołać ponownie Walne

Zgromadzenie celem omówienia i uchwalenia dalszej taktyki Związku w walce o swoje prawa.

Uchwalono jednogłośnie zbojkotować gazety „Express“, „Słowo“ i „Dziennik Wileński“ za ich tendencyjne notatki a jednocześnie zmusić przez Syndyka Związku redakcje oznaczonych pism do zamieszczenia sprostowań notatek, ewentualnie pociągnąć do odpowiedzialności sądowej za jednostronne, szkodliwe dla nas urabianie opinji publicznej.

Następnie celem ułatwienia członkom Związku załatwiania swych spraw uchwalono rozszerzyć godziny urzędowania sekretarza z takiem wyliczeniem, aby obie zmiany mogły codziennie bywać w sekretarjacie. W związku z tem uchwalono podwyższyć uposażenie sekretarza.

W kwestji składek członkowskich wywiązała się gorąca dyskusja o charakterze zasadniczym. Uchwalono pozostawić starą składkę — 1 złoty miesięcznie i 1 złoty na fundusz prawny. Co się tyczy sposobów ściągania składek, Zebranie obaliło większością głosów wniosek ściągania ich przez właścicieli, na podstawie wydawanych przez członków upoważnień, jako sposobu nielicującego z godnością szofera, natomiast uchwalono, iż każdy członek ma wpłacić składkę osobiście, ponieważ powoływanie się stronników wniosku poprzedniego, na brak czasu, stoi niżej rzeczowej krytyki. Każdy członek, przy dobrej chęci, zawsze znajdzie raz na miesiąc chwilkę czasu na zajście do Sekretarjatu Związku (Jagiellońska 3).

Koledzy we Wilnie. — Uwaga! Jeszcze raz przypominamy kolegom z taksówek oraz autobusów, iż od 1 kwietnia br. obowiązują po zimowej przerwie jednolite czapki kroju angielskiego, o kolorze granatowym, bez okucia (dla autobusów ciemno-zielone). — Prosimy kolegów o zastosowanie się do przepisu, a to celem uniknięcia niepotrzebnych kar.

Na strajkujących towarzyszy Finlandczyków złożył Oddział Wileński, jako pierwszą kwotę zł. 25.

Kwotę tę wpłacamy na ręce Zarządu Głównego (Redakcja).

Tylko Zawodowy Zwązek Automobilistów Rz. P. broni interesów zawodow. kierowcy samochodowego.

Z ODDZIAŁU POZNAŃSKIEGO.

PROTOKÓŁ

z plenarnego Zebrania Oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów, które odbyło się dnia 16 marca 1929 r.

Zebranie zagaił prezes kol. Gebl o godz. 20.45 hasłem: „Cześć wspólnej pracy!“ w obecności 54 członków i przedstawił następujący porządek dzienny:

1) Zagajenie, 2) odczytanie protokółu, 3) komunikaty Zarządu, 4) wybór komisji zabawowej, 5) sprawa utworzenia „złotej księgi“, 6) sprawa pożyczki dla „Automobilisty Zawodowego“, 7) wolne głosy, 8) wnioski, 10) zamknięcie.

Powyższy porządek dzienny przyjęto, jak również odczytany przez sekretarza Kaczmarka protokół z zebrania z dnia 16 lutego br. przyjęto bez zmian.

Następnie odczytał kol. skarbnik Łachajczyk nazwiska nowowstąpionych członków w czasie od 1 stycznia do 1 marca br. Nowych członków wstąpiło w tym czasie 36.

Sprawozdanie kasowe z uroczystości poświęcenia sztandaru przedłożył kol. Łachajczyk. Rozchodu było 1.619.05 zł., wpłynęło zaś z ofiar od chrzestnych 1.300.— zł.

Następnie zakomunikował kol. prezes Gebel, że kol. Matyjasik i May wnieśli prośby o wsparcie z powodu braku pracy. a kol. Ratajczak z powodu choroby. Pozatem kol. Jan Kaczmarek wniósł prośbę o udzielenie pożyczki w wysokości 1.000.— zł. na zakupienie mieszkania. Dalej zakomunikował kol. prezes, że w myśl żądania kol. Lulkiewicza Zarząd zwrócił się do Zarządu Głównego z prośbą o przysłanie w komis 10 oznak warszawskich, w końcu, że w prasie wydano ostrzeżenie przed nowotworzącym się związkiem.

Nad powyższemi komunikatami otworzono dyskusję, w trakcie której kol. Wyrembek krytykował zachowanie się komisji sztandarowej podczas uroczystości poświęcenia sztandaru.

Kol. Kubiaczyk usprawiedliwił komisję sztandarową tem, że członkowie zbyt często z sali wychodzili i do niej wchodzili. Co zaś do ostrzeżenia domagał się, aby ono zostało opublikowane we wszystkich gazetach.

Przy omawianiu próśb o wsparcie stwierdzono, że kol. May uzyskał pracę w międzyczasie, o czem jednak nie dał znać Zarządowi, wskutek tego też sprawa jego upada.

Przy sprawie kol. Matyasika oznajmił kol. prezes, że odnośnie do wsparcia dla bezrobotnych, nie mamy jeszcze żadnych podstaw. Dawaliśmy dotychczas to wsparcie, ale na to był fundusz, który się już wyczerpał. Kol. Wyrębek nadmienił, że z pracą tak trudno nie jest, pracę można dostać.

Kol. Rurek przemawiał za udzieleniem wsparcia.

Kol. Piekarek oświadczył, że słusznie kol. Matyasik przebiera w pracy, gdyż nie może pracować za 150—200 zł. Winien otrzymywać płacę taryfową.

Kol. Mańczak podkreślił, że pracodawca należący do związku pracodawców, winien płacić płacę taryfową dla metalowców, w przeciwnym razie należy się udać do Inspektora pracy.

Na prosbę kol. Stachowiaka opuścił kol. Matyjasik salę na czas obradowania nad jego prośbą.

Kol. Krzekotowski twierdził, że tak źle z posadami nie jest, na dorożkach bowiem brak jest szoferów. Są jednak tacy, którzy wstydzą się pracować na dorożce samochodowej, a przecież to jest praca.

Kol. Piekarek wyraził zdanie, że trzy miesiące bez pracy winno się przetrzymać.

Kol. Sypniewski prosił o wybranie komisji celem zbadania stosunków kol. Matyjasika.

Kol. Kaczmarek oświadczył, że o ile chodzi o kolegów, którzy mają dzieci, to przetrzymanie 3 miesięcy jest trudne, inaczej jednak jest, gdy niema dzieci.

Kol. Dawidowicz przestrzega, by zbytnio nie szarpano kasy.

Przystąpiono do głosowania, w rezultacie którego większość oświadczyła się przeciwko udzieleniu wsparcia kol. Matyjasikowi.

Wniosek kol. Jana Kaczmarka o udzielenie pożyczki w wysokości 1.000.— zł. na zakupienie mieszkania nie został poddany pod rozwagę ze względów zasadniczych.

Prośbę kol. Ratajczaka o wsparcie z powodu choroby załatwi Zarząd.

Potem kol. prezes Gebel polecił członkom firmę „Akumulator", do której jako współwłaściciel należy długoletni członek kol. Rupczyński.

Przy tej sposobności kol. Rupczyński prosił o poparcie, przyrzekając, że pracę będzie wykonywał dobrze i fachowo.

Przystąpiono do wyboru komisji zabawowej, na zabawę, która odbędzie się 6 kwietnia br. u p. Kasperkowej, ul. Kraszewskiego 16.

Do tej komisji wybrano kol. Rurka, Wernera Nowaka St., Kasperczaka i Strzeleckiego.

Jako wstępne uchwalono dla członków i ich żon po 1.— zł., dla gości zaś dla pań 2.— zł., dla panów 3.— zł.

Omawiano następnie wniosek kol. Kubiaczyka, o utworzenie „złotej księgi", wniesiony przed walnem Zebraniem, a który przekazano plenarnemu Zebraniu.

Kol. Kubiaczek, jako bibljotekarz podaje, że „złota księga" ma być po to, aby zebrać fundusze na zakupienie książek. Sądzi, iż znajdzie się tylu ofiarodawców, że przez rok zbierze się przynajmniej 500.— zł.

Kol. Zakene zaznaczył, że jak zbadał, kosztuje taka księga, z którą można się pokazać 50—80 zł.

Kol. Łachajczyk domagał się, aby zaczęto od mała i kupić księgę najpierw tańszą.

W dalszym ciągu przemawiali w tej sprawie kol. Mańczak, Witkowski, Wyrembek, poczem uchwalono utworzyć „złotą księgę".

Odrębną uchwałą postanowiono wyasygnować na ten cel 50—80 zł.

Kol. Lewandowski sam ofiaruje swe usługi przy zbieraniu składek na „złotą księgę".

Następnie przystąpiono do sprawy pożyczki dla „Automobilisty Zawodowego".

Kol. Kaczmarczyk Fr., członek komitetu redakcyjnego, wyjaśnia, że Administracja „Automobilisty Zawodowego" zwróciła się doń z prośbą o pożyczkę, którą możemy potrącić sobie z pieniędzy, które będziemy wysyłać za abonament „Automobilisty Zawodowego".

Kol. Krzekotowski i Obecny sprzeciwiali się udzieleniu tej pożyczki.

Kol. prezes Gebel stwierdził, że niema dla tej sprawy zrozumienia. Taki Kraków, który miał 300 członków, wydawał przez cały rok własny organ. Kraków pismo swe odstąpiło Centrali, które wychodzi dla wszystkich Oddziałów. My jesteśmy niejako spółką tego pisma. W piśmie tem umieszczane będą protokuły z naszych Zebrań, wskutek czego na prowincję nie będziemy odpisów protokułów wysyłać.

Kol. Łachajczyk oświadczył, że członkowie pożyczki nie otrzymują, natomiast chcemy pożyczyć „Automobiliście Zawodowemu".

Kol. prezes Gebel nadmienił, że początek dla pisma jest trudny, to też zwracanie się o pożyczkę jest usprawiedliwione. Co zaś do pożyczek dla członków, to sprawa ta musi być uregulowaną przez komisję regulaminową.

Kol. Lulkiewicz proponował natomiast półroczny abonament z góry.

Kol. Szepka proponował zaś 500.— zł.

Po przemówieniu kol. Mielżyńskiego, Sobańskiego, Łachajczyka i Lewandowskiego, uchwalono większością głosów udzielenie pożyczki w wysokości 500 złotych.

Przystąpiono do wolnych głosów i do zagadnień fachowych.

Kol. Sypniewski zapytał, czy Zwyczajne Zebranie ma prawo do uchwalania podwyższenia składek.

Kol. prezes Gebel odpowiedział, że gdyby nie miało prawa, toby takiej uchwały nie powzięto.

Kol. Lulkiewicz poruszając uroczystość poświęcenia sztandaru zapewnił, że uroczystość ta będzie dlań miłem wspomnieniem. Lecz zwrócił uwagę na to, że przy powitaniu gości pominięto księdza.

Kol. prezes Gebel odpowiedział, że należało mu zwrócić na to uwagę; na sali był taki szalony dym, że nie można było mówić. Ponieważ w toku swego przemówienia wspomniał treść przemówienia księdza, dowodzi, że o księdzu myślał. Opuścił salę gdyż jest abstynentem. Następnie podał do wiadomości, że Związek Werkmistrzów zaprosił nas na uroczystość uoświęcenia ich sztandaru.

Przemawiali jeszcze kol. Horodeczny, Szerka, Sypniewski i Lewandowski.

Kol. Szepka proponował, by dla sekretarjatu sprawiono większą tablicę z większemi literami, gdyż obecna tablica jest niewystarczająca. — Wyraził zdanie, by członkowie nie wdawali się w rozmowy z niecziłonkami i by na szosach niecziłonkom nie udzielano pomocy.

Kol. Sypniewski prosił o poinformowanie, czy i kiedy pracodawca winien wystawić książeczkę obrachunkową.

Kol. Mańczak proponował, by pożyczki udzielono z tych pieniędzy, które przypadną nam z anonsów.

Kol. Górecki oświadczył, że gazeta „Automobilista Zawodowy" jest nam potrzebna do łączenia nas, przez nią chcemy orgganizować.

Kol. Wyrembek woli „Automobilistę Zawodowego", aniżeli „Samochód".

Kol. Kubiaczek zapytuje, dlaczego my mamy pożyczać, a nie kto inny.

Kol. Sobański proponował wyasygnowanie pewnej kwoty, aby sprawę tę zakończyć.

Kol. Szepka radził również uchwalić pożyczkę, gdyż gazeta ta pójdzie nam na rękę.

Kol. Lulkiewicz: Banki ciągną zyski z naszych pieniędzy, dlaczego niema pieniędzy na cele organizacyjne i dla członków, którzy są w potrzebie.

Ciąg dalszy nastąpi.

Zarząd Główny — Grupa Wieluń.

W dniu 10 marca 1929 r. w Wieluniu, odbyło się Zebranie Organizacyjne członków, na którem było obecnych 18 członków.

Zebranie zagaił kol. Gałka, wygłaszając referat o organizacji zawodowej. Przed referatem koledzy uczcili przez powstanie pamięć ś. p. kol. Sztejna i ś. p. kol. Skalniaka, zamordowanego pod Krzepicami.

Odczytano listy korespondencyjne za okres 1927 r. 1928 i 1929 r., oraz protokół z posiedzenia plenum Zarządu Głównego z dn. 2 i 3 b.r. w Krakowie, a to dla zorjentowania się w całokształcie prac Związku. Następnie kol. Gałka podał wniosek, ażeby koledzy złożyli dobrowolne składki na pobrzeb kol. ś. p. Sztejna. Wniosek został przyjęty i koledzy złożyli 22.— zł.

Na Zjazd Ogólno-Krajowy do Krakowa, mający się odbyć w październiku r. b., wybrano kol. Gałkę.

Na zakończenie koledzy postanowili zapomocą naszego pisma złożyć podziękowanie p. mecenasowi Jaźwińskiemu z Kalisza, za prawdziwie ojcowską obronę naszego kolegi Władysława Czyża, w dniu 6 lutego 1929 r. w Sądzie okręgowym w Kaliszu.

Lista członków, którzy złożyli dobrowolne składki na pogrzeb kolegi Sztejna, przedstawia się następująco:

Ciężki Franciszek	zł.	1.—
Barański Franciszek	zł.	1.—
Szkudelski Antoni	zł.	1.50
Łabędzki Stanisław	zł.	2.—
Perka Ludwik	zł.	1.—
Marcinkowski Wojciech	zł.	2.—
Pietrzak Piotr	zł.	1.50
Ulta Gustaw	zł.	1.—
Jakubowski Antoni	zł.	1.—
Zalewski Piotr	zł.	1.—
Kryszkiewicz Władysław	zł.	1.—
Gąsior Jan	zł.	1.—
Czyż Franciszek	zł.	2.—
Czyż Władysław	zł.	1.—

Juszczak Franciszek	zł.	2.—
Gałka Leon	zł.	2.—
Razem	zł.	22.—

Słownie: Złotych dwadzieścia dwa.

Komunikaty.

Na sprowadzenie zwłok ś. p. Jana Szteina kolega Józef Papla zebrane od kierowców samochodowych zł. 59.—

Szkodliwe działanie wydechowych gazów motorów spalinowych.

Po długoletnich badaniach okazało się, że cały szereg kierowców samochodowych zapadał na zdrowiu, wskutek gazów wybuchowych powstałych w motorze w szczególności podczas wolnych obrotów. Według najnowszych badań mamy tu do czynienia z cząstkami gazów zawierających tlenki węgla w ilościach 2—12%, które najzupełniej wystarczają do wywołania szkodliwych konsekwencji. Ten fakt wytłumaczy nam wiele wypadków powstałych ostatnio w ruchu samochodowym. Należy się również zastanowić nad mogącemi z tego wyniknąć konsekwencjami, szczególnie w ośrodkach, gdzie ruch samochodowy jest bardzo rozwiniętym. Musimy zrozumieć, iż zatruwanie atmosfery w wielkich miastach tak wielką ilością gazów szkodliwych dla zdrowia, wpłynie szkodliwie na stan zdrowotności danego miasta. Znalezienie więc wyjścia z tej sytuacji leży przedewszystkiem w interesie kierowcy i właściciela samochodu, gdyż w przeważnym wypadku ulegają zatruciu wskutek gazów samochodowych właściciele, względnie kierowcy samochodowi. W dalszym ciągu brak odpowiednich garaży, szczególnie dający się odczuć w wielkich miastach, w niemałym stopniu zwiększa niebezpieczeństwo zatrucia.

Przy budowie garażów winniśmy w pierwszym rzędzie zwrócić uwagę na budowanie ubikacyj przestronych i jasnych, a co najważniejsze, mających dobrą wentylację. Zarówno w garażach prywatnych, jak i w przedsiębiorstwach powinno się przedewszystkiem unikać pracy motoru na wolnych obrotach, gdyż jak już wspomnieliśmy, wtedy właśnie uchodzi największa ilość, tak dla zdrowia naszego szkodliwych tlenków węgla. Nie wystarcza również przewietrzenie garażu co jakiś czas. O ile tylko warunki nam na to pozwalają, powinniśmy w ciągu kilku godzin i to codziennie dbać o doprowadzenie świeżego powietrza do garażu. Niebezpieczeństwo zatrucia temi gazami jest tem większe, iż nie posiadają one zarówno woni, jak i smaku, tak, iż dopiero objawy chorobowe wskazują, iż dana osoba uległa zatruciu. Nagle występujące mdłości przechodzą odrazu w stan bezprzytomności, tak iż w większości wypadków nie możemy nawet wołać o pomoc.

Statystyka przeprowadzona ostatnio w Prusiech wykazała, iż na 242 wypadki śmierci 85 było spowodowanych zatruciem gazami wydechowemi. Charakterystyczną jest rzeczą, iż w wielkich miastach, jak Berlin, Hamburg, Kolonja, Monachjum i Lipsk, większość ludzi, którzy ulegli zatruciu organów oddechowych pochodziła z okolic miasta, gdzie mieściły się właśnie garaże samochodowe.

Na podstawie tych badań podjęto w amerykańskich oraz angielskich sferach automobilowych starania o zneutralizowanie na drodze chemicznej szkodliwości tych gazów, względnie o jej zmniejszenie. O ile dotychczas nie udało się poważniejszych wyników w tym kierunku uzyskać o tyle jednak powinno się stworzyć dla tak intenzywnie rozwijającego się ruchu samochodowego. Przedewszystkiem w interesie kierowców i właścicieli samochodów leży uświadomienie o zgubnych konsekwencjach gazów wydechowych i wydanie jakichś przepisów w tym kierunku. Tak jak przepisy policyjne zabraniają otwierania rury wydechowej na ruchliwych ulicach miasta, tak powinny istnieć przepisy normujące urządzenia oraz sposób prowadzenia garaży. Szczególnie niebezpieczeństwo tych garażów leży w tem, iż powodują one poważne zaburzenia w centralnym układzie nerwowym. Należy więc z góry ustrzec się przed nową kategorją chorób „samochodowych". Pierwszemi objawami takich chorób są: zawroty głowy, mdłości, bicie serca, ogólne osłabienie oraz zaburzenia systemu nerwowego. We wszystkich tych wypadkach należy odrazu zasięgnąć porady lekarskiej, gdyż zaniedbanie ich może doprowadzić do zatrucia.

Dawniej uważano, że odgrywa tu rolę ulatnianie się benzyny, względnie innych środków popędowych. Te wpływy są jednak o wiele mniej szkodliwemi, przedewszystkiem należy być ostrożnym podczas wykonywania robót w pozycji pochylonej, względnie leżącej. W garażu może się wówczas znajdować wóz, którego rura wydechowa jest otwartą i skąd wydobywają się gazy, cięższe od powietrza, a więc znajdujące się w dolnych jego warstwach. Ponieważ zaś obecność tychże nie daje się odczuć ani smakiem ani zapachem, należy być przy tych pracach bardzo ostrożnym.

Pierwsza pomoc udzielana w wypadkach zatrucia powinna przedewszystkiem na doprowadzeniu świeżego powietrza obfitującego w tlen. Aż do przybycia lekarza należy stosować sztuczne oddechanie przy ułożeniu chorego w pozycji poziomej. O ile chory odzyska przytomność przed przybyciem lekarza można mu podać trochę wody lub mleka. Przy zatruciach bowiem gazami trującemi należy podawać mleko chociażby w postaci rozcieńczonej. Przy zatruciu gazami ulegają nietylko drogi oddechowe lecz także organy wewnętrzne jak mózg i żołądek. Należy więc przeciwdziałać podawaniem przetworów mlecznych.

Ponieważ wypadki zatrucia gazami powtarzają się w ruchu samochodowym coraz bardziej powinny te podane tutaj fakty zwrócić na siebie uwagę odpowiednich czynników.

Przybory samochodowe i motocyklowe

Amerykanizacja pracy.

Wbrew pospolitemu zachwytowi nad „rajem amerykańskim", pewien obserwator australijski, niejaki H. G. Adam wyraża się nader krytycznie o skutkach t. zw. amerykanizacji. Stany Zjednoczone opisuje w istocie jako raj, lecz... dla fabrykantów. Krańcowej mechanizacji pracy odpowiada zanik wykwalifikowania. Zaledwie 10 procent robotników po fabrykach posiada jakie takie kwalifikacje. Są to mechanicy lub zatrudnieni przy wytwarzaniu maszyn, niezatrudnieni przy wytwarzaniu produktów. Inni są pomocnikami maszyn, pracują mechanicznie, nieustannie powtarzając te same ruchy. Każdy z 90 procent robotników może być zastąpiony przez jakiegokolwiek nowicjusza. Całkowite poddanie, brak wszelkiej niezależności, cechuje robotnika przemysłowego.

Przyczyny tego niewolnictwa duchowego są zdaniem Adama, następujące: niewykwalifikowanie, umożliwiające zastępowanie natychmiastowe śmielszego robotnika, polityka fabrykantów, stanowisko wreszcie związków, zasklepiających się w ciasnej sferze działania, bez zajmowania się problemami pracy, jako całości.

Pracodawcy zmierzają do wyparcia związków, udzielając niekiedy swym robotnikom różnych udogodnień. Zauważcie jednak różnicę — mówi nasz autor — to oni dają ze wspaniałomyślności zamiast tego, by robotnicy wywalczyli przynależne im prawa. Związki powstają z niezadowolenia, wzrastają z krzywd. Wielkie korporacje przemysłowe wiele nad tem myślą i wielkie wydają sumy pieniędzy, by odwrócić myśli robotników od poczucia krzywd. Jest tu wspaniałomyślność, być może, ale wspaniałomyślność interesowna, mająca na celu zdławienie ducha niezawisłości.

Monotonność pracy, zawrotna szybkość procesu wytwarzania, długi czas pracy, niskie skale płac (wyjąwszy garstki zorganizowanych i fachowców) usiłuje się zakryć przez t. zw. dobroczynne instytucje.

Praca jest w niewoli u pracodawcy.

Są bezwątpienia dodatnie strony amerykanizacji (postęp techniczny i organizacyjny). Należy je wprowadzać — zdaniem Adama — przy czujnem strzeżeniu interesów robotniczych przez związki zawodowe. („Industrial News" Nr. 120).

Międzynarodowa ankieta o czasie pracy.

Jak wiadomo Międzynar. Kongres Zawodowy w Paryżu postanowił przeprowadzenie międzynar. ankiety o czasie pracy, która w r. 1928 miała się odbyć między 1 a 6 paźdz. w następujących gałęziach wytwórczości: przemysł budowlany, chemiczny, drzewny, górnictwo, prz. graficzny, metalurgiczny, tkacki, szewcki.

Dwanaście krajów sprawozdań nie nadesłało, a mianowicie: Afryka Południ., Anglja, Argentyna, Bułgarja, Francja, Grecja, Jugosławja, Kanada, Litwa, Luxemburg, Rumunja, Włochy. Rezultat ogranicza się wobec tego do 16 krajów: Afryka Półn.-Zach., Austrja, Belgja, Czechosłowacja, Danja, Estonja, Hiszpanja, Holandja, Kłajpeda, Łotwa, Niemcy, Palestyna, Polska, Szwajcarja, Szwecja, Węgry i obejmuje 5,424.206 robotników zatrudnionych w 113.674 zakładach.

Największa liczba przypada na Niemcy, w których badanie objęło 3.826.083 robotników (70% ogółu) i 72.658 zakładów. W innych wypadkach na poszczególny kraj przypada 0,1 do 47% ogółu robotników, objętych przez ankietę.

Z ogólnej liczby robotników, 7.4% było objętych przez częściowe bezrobocie. Poniżej 48 g. tyg. (pomijając częściowo bezrobotnych) pracowało 7,9%; 48 g. — i nie więcej niż 51 g. — 8.4%; ponad 51 i nie więcej niż 54 g. — 12%; ponad 54 i nie więcej niż 60 g. — 3,4%, wreszcie ponad 60 g. tyg. pracowało 0.3%.

Zatem dla 68,5% ogółu normalny czas pracy nie był wyższy od 48 g. tyg. W poszczególnych krajach procent ten przedstawia się, jak następuje: Afryka Półn.-Zach. 5,3%, Austrja 87%; Belgja 96,7%; Czechosłowacja 84,1%; Danja 93,3%; Estonja 88,2%; Hiszpanja 54; Holandja 85,5; Kłajpeda 97,6%; Łotwa 73,4; Niemcy 63,3; Palestyna 63,3; Polska 67,1; Szwajcarja 54,8; Szwecja 82,4; Węgry 70%.

Ogólna liczba robotników rozkłada się na poszczególne gałęzie przemysłu w sposób następujący: budowlany 595.545, chemiczny 289.737, drzewny 321.135, górnictwo 1,088.035, graficzny 142.310, metalurgiczny 1,905.572, tkacki 694.784, szewcki 118.538. Ogółem wypada 5,075.656. Cyfra ta jest niższa od podanej poprzednio, gdyż sprawozdanie austrjackie nie zostało rozłożone według gałęzi przemysłu.

Z tej liczby częściowo bezrobotnych było 7,6%. Poniżej 48 g. pracowało 8,2%; 48 g. — 59%; od 48 do 51 g. — 8,6%; od 51 do 54 g. — 12,6%; od 54 do 60 g. — 3,6%, wreszcie powyżej 60 g. — 0,4%.

Nie więcej niż 48 g. tyg. pracowało zatem 67,2% ogółu.

Przedstawimy wreszcie rozkład procentowy normalnie pracujących nie więcej niż 48 g. tyg. według poszczególnych gałęzi wytwórczości: przemysł budowlany 87,0%, chemiczny 70,9%; drzewny 86,2%; górnictwo 74,3%; przem. graficzny 89%, metalurgiczny 60%; tkacki 49,4%, szewcki 38,2%.

Niskie procenty w zakładach tkackich i szewckich są rzecz oczywista, wynikiem znacznego sezonowego bezrobocia częściowego. *Rob. Prz. Gosp.*

Sztuka prowadzenia samochodu.

Prowadzenie samochodu wymaga dużego skupienia i skoncentrowania uwagi na każdym, o ile tak można powiedzieć, centymetrze drogi. Pozwoli to kierowcy, który potrafi połączyć swe przymioty umysłu z czysto mechaniczną funkcją prowadzenia wozu, nietylko na uniknięcie wielu nieszczęśliwych wypadków, lecz umożliwi mu także rozwijanie znacznie większych szybkości.

Idealnym typem jest taki kierowca, który, siedząc przy kierownicy, potrafi skupić swe myśli nad sprawami, wiążącemi się ściśle z przebywaną drogą i bezpieczeństwem jazdy. O człowieku takim powiadamy, że posiada — zmysł drogowy.

Dzięki powyższym zaletom kierowca nabiera pewności co do swojego własnego bezpieczeństwa, jak również i bezpieczeństwa innych. Każde jego poruszenie, każdy znak czy sygnał jest zrozumiały dla innych kierowców, spotykanych podczas drogi.

Dobry kierowca nigdy nie nadużywa ani mechanicznej, ani ręcznej sygnalizacji. Wadą tą, niezmiernie rozpowszechnioną, odznaczają się młodzi i niewyrobieni kierowcy, czego dobry kierowca stara się unikać wszelkiemi możliwemi środkami.

Człowiek, który uważa prowadzenie samochodu za sztukę, możemy go śmiało nazwać artystą, panuje całkowicie nad maszyną, zwiększając, lub zmniejszając jej szybkość zależnie od woli, potrzeby i okoliczności.

Dobry kierowca specjalną uwagę zwraca na zakrętach, w miejscach ruchliwych i na skrzyżowaniu dróg lub ulic. Przy skręcie w prawo podjeżdża przedewszystkiem do prawego brzegu arterji ruchu, nie zatrzymując się po stronie lewej, by nie powodować tworzenia się zatorów. Przy skręcie na lewo, na skrzyżowaniu się ulic, podjeżdża bliżej lewej strony ulicy.

Wiemy wszyscy dobrze ile jest kłopotów z wymijaniem wozów, szczególniej zaś na bardziej ożywionych drogach, nie mówiąc już o ulicach miasta. Jak stwierdziły badania, przeprowadzone przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych i ekspertów drogowych General Motors Corporation, żaden automobilista nie chce dopuścić do wyminięcia go, co jest źródłem wielu nieporozumień.

Wymijanie powinno się odbywać w takiej odległości, aby nie doszło do jakiegokolwiek zawadzenia błotnikiem jednego wozu przez drugi. Dobry kierowca zawsze potrafi na podstawie praktyki ocenić na oko potrzebną odległość. Gorzej jest jednak z początkującymi, którzy złem prowadzeniem zmuszają częstokroć innych do zbyt bliskiego wymijania, co zawsze może grozić mniejszym, lub większym wypadkiem. Umiejętność wymijania odgrywa szczególnie ważną rolę na ulicach, gdzie pojazdy ciągną się całemi szeregami obok siebie.

Prowadzenie samochodu jest więc czemś więcej, niż zwykłem siedzeniem przy kierownicy i kontrolowaniem ruchu prowadzonego wozu.

Prowadzenie samochodu — to najbardziej pociągająca sztuka, będąca wypadkową pragnień kierowcy i możliwości prowadzonej maszyny, oraz jego prawa do swobodnego poruszania się na szlaku komunikacyjnym, oraz takiego samego prawa innych kierowców. Badania Krajowej Izby Bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych i ekspertów drogowych General Motors Corporation wykazują, że prawdziwy kierowca-artysta zawsze będzie mógł rozwinąć większą szybkość przeciętną podczas dłuższych podróży, nie czyniąc przy tem ani jednego ruchu ryzykownego i nie jadąc szybkością nadmierną; zawsze będzie się trzymał prawej strony drogi, jak tego wymagają przepisy; wreszcie, nigdy nie będzie sobie zaprzątał myśli sprawami ubocznemi.

„ konsekwencji czego nigdy nie przestanie być panem sytuacji.

Być może, że taki typ idealnego kierowcy jest w praktyce nieosiągalny, jednak dążyć do niego warto. Kierowca, który naprawdę prowadzi swój wóz, nie poprzestając jedynie na operowaniu mechanizmem kierowniczym i sygnalizacyjnym, nigdy nie będzie miał na sumieniu nieszczęśliwych wypadków.

„Gen. Mot. Co.“

Daimler-Benz.

Wg czasopisma „Motor“.

Rozwój i powodzenie przemysłu samochodowego w Ameryce zmusiły niemieckich konstruktorów do zwrócenia uwagi na stronę konstrukcyjną samochodu, biorąc za zasadę konieczność zniżenia cen samej produkcji. To, do czego doszła w tym kierunku Ameryka, okazało się niedostępnem dla Niemiec. Przebudowa niemieckich fabryk samochodowych na wzór amerykańskich byłaby prawie niewykonalną i nie osiągnełaby celu. Z jednej strony niemiecki nabywca żąda od samochodu zupełnie innych wymagań, aniżeli Amerykanin, z drugiej zaś strony rynek niemiecki, niezważając na duży popyt, jest jeszcze zadaleki do masowego rozpowszechnienia samochodu.

Konstruktorzy niemieccy wzięli za zadanie zbliżenie samochodu do żądań nabywców pod względem dostępności cen, fabryki zaś starają się przy tych warunkach utrzymać jednak wszystkie zalety produkowanych maszyn.

Pierwszeństwo w tym kierunku należy do firmy „Auto-koncern-Daimler-Benz“, wobec czego ciekawem jest, chociażby w krótkim zarysie, zapoznać się z konstrukcją nowych maszyn, wypuszczonych na rynek przez wspomnianą firmę.

Rozpatrzymy tu najciekawsze typy:

Pierwszy z nich posiada dwulitrowy 6 cylindrowy silnik o pojemności 1990 cm^3. Średnica cylindrów 65 mm., skok — 100 mm. Odległość między osiami 2800 mm., waga podwozia 800 kg, waga całej maszyny 1100 kg. Silnik monoblok. Wał korbowy posiada 7 punktów oparcia. Skrzynka biegów zblokowana z silnikiem. Maszyna łatwo bierze wzniesienia. Zużycie benzyny wynosi 9 kg na 100 klm. Typowy ten samochód zastosowany specjalnie do pracy znalazł szerokie rozpowszechnienie w Niemczech do miejskich i zamiejskich jazd.

Drugi typ posiada trzylitrowy silnik o średnicy cylindrów 76 mm, skoku tłoka 115 mm, i pojemności 3131 cm^3. Waga padwozia 1100 kg. Waga całego samochodu — 1700 kg. Zużycie benzyny 12 kg na 100 klm. Maszyna rozwija szybkość 100 klm/godz. Obydwie te maszyny zajęły lepsze miejsca w odbytym ostatnio raidzie.

Trzecim typem jest samochód ciężarowy $3^1/_2$ tonowy z sześciocylindrowym silnikiem. Średnica jego cylindrów wynosi 100 mm, skok 150 mm, ilość obrotów na minutę — 11600. Umieszczenie zaworów jednostronne, moc silnika 70 H. P. Szybkość — 40 klm/godz. Odległość między osiami 4200 mm. Waga maszyny — 4050 kg.

Samochód posiada starter i elektryczne oświetlenie. Sprzęgło warstwowe. Szybkości cztery. Dyferencjał umieszczono na tylnej osi. Koło tarczowe zdejmowane na pneumatykach. Hamulec na 4 koła, z zastosowaniem dodatkowego pneumatycznego wakuum-hamulca systemu „Bosh—Dewandr—Serwo“.

Charakterystyczną cechą samochodów tego typu jest specjalna konstrukcja napędu na tylne koła. Dyferencjały umieszczono nie w pochwie tylnego mostu, lecz przed tylną osią, która w danym wypadku pełni jedynie osi niosącej. Na końcach dyferencjału osadzono cylindryczne tryby (Ritzel), zazębiające się z trybami o tymże profilu, umieszczonemi na prasłach kół tylnych. Specjalna pochwa zabezpiecza cały system przed błotem i kurzem.

Zawdzięczając temu uproszczeniu zmniejsza się waga osi tylnej i zwiększa się jej moc. Konstrukcja tego rodzaju łączy w sobie wszystkie zalety napędu kardonowego i łańcuchowego.

Różne.

Samochód — kasa. Magistrat stołeczny uruchomił samochód pancerny, który ma za zadanie zabierać gotówkę ze wszystkich instytucji miejskich i przewozić ją do Kasy Głównej.

Nowa taryfa samochodowa. W Warszawie zmuszeni byli właściciele dorożek do pewnej przeróbki i ponownego oplombowania taksometrów, a to w związku z nową taryfą samochodową.

Taksówka zgnieciona przez tramwaje. Przy zbiegu ul. Solnej i Leszno w Warszawie zatrzymała się za tramwajem na przystanku stojącym taksówka prowadzona przez kierowcę Leona Lewandowskiego. Po tej samej linji nadjechał drugi tramwaj Nr. 9, którego motorowy nie zdołał zatrzymać i skutkiem tego samochód został zgnieciony i silnie uszkodzony.



Projekt celny dotyczący opłat samochodowych wywołał w całym kraju niesłychane poruszenie. Cała prasa zamieszcza artykuły, których autorowie wywodzą jak bardzo szkodliwym jest ten projekt dla rozwoju automobilizmu w Polsce. I tak „Kurjer Warszawski" w artykule p. t. „Rugowanie samochodu z Polski, porównując konia żywego z koniem mechanicznym przychodzi do bardzo smutnego wniosku, że zasługi tego drugiego są najzupełniej w Polsce lekceważone, przyczem pamięta się jedynie o ciągnięciu z niego zysków, co w skutkach wygląda tak, że amerykański wóz w Polsce kosztuje dwa razy tyle co w Ameryce. Analizując sprawę projektowanych opłat „od kg. wagi jak dla trzody chlewnej" wykazuje niepraktyczność tego rodzaju pomysłu, stwierdzając, że i w użyciu osiągniętych stąd kapitałów projekt nie jest dobrze obmyślany. Cel, t. zn. zamiar użycia ich na rozbudowę i konserwację dróg jest chwalebny, lecz sposoby projektowane budzą wątpliwości a „nonsensem fatalnym jest wszystko to, co zrobiono dotychczas w kierunku wyrugowania samochodu z Polski".

Przywóz karoserji. Stow. Kupców Polskich wyjaśniło swym członkom na ich liczne zapytania w tej sprawie, że uzyskało od miarodajnych sfer wyjaśnienie, iż przywóz karoserji łącznie z obiciem lub bez niego nie podlega zakazom ani utrudnieniom przywozowym, za wyjątkiem karoserji pochodzących z Niemiec.

Stacje benzynowe i garaże. Najbliższe tygodnie przyniosą Krakowowi znaczną ilość stacji benzynowych, które we wszystkich ruchliwych punktach miasta budowane będą przez jedno z wielkich zagranicznych przedsiębiorstw, reprezentowanych w Polsce. Pożyteczna ta inowacja dowodząca dobrego zrozumienia potrzeb naszych oraz własnego interesu danego przedsiębiorstwa, kryje jednakowoż w sobie pewne niebezpieczeństwo dla powstałych niedawno i istniejących już garaży, bowiem ich własne magazyny benzynowe stracą w ten sposób wielu odbiorców, samo zaś garażowanie nie przedstawia tak znakomitego interesu, jakby się to wydawać mogło. Właściciel samochodu woli nie tracić bliskiego kontaktu ze swą własnością i woli mieć samochód blisko siebie i do swej natychmiastowej dyspozycji. Zaczyna się przyjmować nowy typ garaży, który zagranicą jest bardzo wzięty, budowanych lekko, ogniotrwale i zgodnie ze wszelkiemi przepisami, pomimo, że z drzewa. Obszernie donosił o tem „I. K. C." przed kilku dniami, my do tej sprawy powrócimy jeszcze. Tu tylko dodamy, że garaże takie, mające być budowanemi przy budynkach zamieszkiwanych przez właścicieli samochodów, nie wszędzie jednak dadzą się zmieścić wobec istniejącej ciasnoty budowlanej w istniejących już budynkach, natomiast przy nowych budynkach lepiej już za jednym zamachem postawić garaż murowany. Zagranicą garaże te przyjąć się mogły dlatego, że ruch automobilowy tam szybciej znacznie się rozwijający za mało miał miejsca w garażach wielkich, przeważnie zaś szeroko zabudowane miejscowości pozwalały na umieszczenie jeszcze pomiędzy istniejącemi budynkami niekosztownych i łatwych we wykonaniu pomieszczeń samochodowych.

Rekordy szybkości majora Segrave odbiły się głośnem echem po całej kuli ziemskiej i wywołały słowa zachwytu i uznania. To też wszystkie pisma poświęciły bohaterowi wiele szpalt, tytułując je „Wspaniały czyn sportowy" lub „Wspaniały rekord szybkości samochodowej" itp. Jedynie „Szofer Polski" w Warszawie w Nrze 6-tym nazwał to „Obłędem".

Oryginalny klub automobilowy założyli Anglicy. Klub ten pod nazwą „The order of the Road" ma na celu zmuszanie ogółu osób kierujących samochodami do przestrzegania przepisów i starannego unikania wypadków. Członkiem zostać może ten tylko, kto w ciągu trzech lat przejechał 24.000 km. bez wypadku i kary. Należą do niego kierowcy bez różnicy stanowisk społecznych lub towarzyskich. Jeżeli członek klubu ulegnie wypadkowi przesyła odznakę i doniesienie o wypadku klubowi, który rozpatruje sprawę dokładnie i orzeka o dalszej przynależności do klubu. Szczęśliwa Anglja, gdzie może się znaleźć człowiek prowadzący zawodowo czy niezawodowo samochód, któryby w przeciągu trzech lat, na długości 24.000 km. przejechanej drogi mógł nie zostać ukaranym ani razu. A takich ma już Anglja przeszło tysiąc.

Automobilklub Polski wybrał w lutym br. nowy Zarząd. Prezesem został p. Karol hr. Raczyński, Viceprezesami: PP. Adrjan Chełmicki, Stefan Fuchs,

Janusz Regulski i Franciszek Karpiński. — Gener. Sekretarzem p. Mec. Franciszek Sznarbachowski. Skarbnikiem p. Tadeusz Marchlewski. — Sekretarzem mianowano p. Jana Tomickiego. — Świetnie rozwijający się Automobilklub Polski doszedł wreszcie do własnej siedziby, gdzie pomieszczone zostaną biura, lokale towarzyskie oraz garaże.

W Nrze 3-cim pięknego miesięcznika „AUTO" organie Automobilklubu ogłoszone zostały warunki VIII Raidu międzynarodowego Automobilklubu Polski. Przewidziane są próby: a) sprawności maszyn i regularności podczas trwania całego konkursu, b) szybkości płaskiej na odcinku 5 km., c) szybkości górskiej, d) wytrzymałości konstrukcji podwozia, e) powtórnej próby szybkości płaskiej na przestrzeni 5 km. f) stanu wozu po ukończeniu konkursu. Konkurs odbędzie się w dniach od 16 do 23 br. Trasa raidu obejmie około 3000 km. w 8-miu etapach, prowadząc do punktu wyjściowego przez Lwów — Nowy Sącz — Pragę Czeską — Liegnitz — Poznań — Gdynię do Warszawy.

Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych Ziem Zachodnich powstał w tym roku w Poznaniu. Zadaniem jego jest skoordynowanie działalności handlowej w dziale automobilowym na obszarze był. zaboru Pruskiego, przy stałym kontakcie z organizacjami innych ziem Rzeczypospolitej.

Nowy typ gaźnika wypuściła — jak donosi — „Auto" — fabryka „Zenith". Gaźnik ten różni się zasadniczo od dotychczasowego tak zewnętrznie, jak i wewnętrzną konstrukcją. Najgłówniejsze zmiany konstrukcyjne wprowadzone w komorze pływakowej. O bliższe szczegóły postaramy się.

Benzyna, jej zapasy i produkty zastępcze. Jak wielkie jest zużycie światowe benzyny, o tem świadczy ilość zużywana rocznie przez samą Amerykę, która zużywa mniej więcej 12 miljardów galonów. Nie można się dziwić, że przy stałym wzroście jej zapotrzebowania, a równoczesnem słabnięciu źródeł dotychczasowych, zastanawiają się uczeni poważnie nad problemem zastąpienia benzyny przez inne produkty. Niemcy produkują ją z węgla, produkując jej coraz więcej. I tak oświadczył niedawno prof. Bergius kerespondentowi „Chicago Daily Tribune", że w przeciągu 5—6-ciu lat, Niemcy pokryją całkowicie zapotrzebowanie benzyny, bowiem już w roku bieżącym wyprodukują ok. 250.000 ton, podczas gdy w roku uprzednim produkcja wynosiła 70.000 ton.

Polscy uczeni badania swe skierowali w innym kierunku, przyczem zdołali stwierdzić, że spirytus, z którego sporządzili odpowiednie mieszaniny, całkowicie benzynę zastąpić może. Przy ich dobieraniu chodziło o to, by były trwałe na niskie temperatury, miały niski punkt zapłonu, były tańsze od spirytusu i nie były zdatne do picia. Wyniki przedstawiają się bardzo dodatnio. Mieszanina taka daje większą prężność, a więc i większe szybkości, następnie spala się idealnie czysto nie zanieczyszczając świec, przyczem spala się bezwonnie, co ma również wielkie znaczenie. Jedynie przy niskich temperaturach rozkłada się na poszczególne składniki.

W Tulonie zdarzył się niezwykły wypadek, który pociągnął za sobą utratę życia. Pewien szofer pompował powietrze do gumy samochodu. Obręcz pękła nagle, przyczem siła wybuchu była tak silną, że szofer został odrzucony, a upadając, poniósł śmierć na miejscu.

Fundusz prasowy.

Krupa Władysław., Rzeszów . . . . . . zł. 3.—
W. Bogusiewicz w Czortkowie . . . . zł. 11.—
Kukułka Stanisław, Tarnów . . . . . zł. 2.—
Wilga Mateusz, Tarnów . . . . zł. 2.20
Minor Roman, Tarnów . . . . zł. 3.—
Wierzbicki Mieczysław, Kraków . . . . zł. 2.—
Fryc Jan, Kraków . . . . zł. 2.—
Naormiakowski Antoni, Zakopane . . . zł. 2.—
wzywając kol. Stanisława Radwana z Miejsk. Parku Sam.
Kostrzewa Władysław . . . . zł. 10.—
wzywając kol. Józefa **Hajdugę**, Antoniego Barana, oraz Kazimierza Kmiecika.
Krupp Tadeusz, Kraków . . . . zł. 10.—
wzywając kol. Józefa **Hajdugę**.
Wróbel Józef, Kraków . . . . zł. 10.—
wzywając kol. Józefa **Hajdugę**.
Kapałka Stanisław, Kraków . . . . . . zł. 5.—
wzywając kol. Józefa Hajdugę.
Kasprzak Czesław z Andrychowa . . . zł. 2.—
wzywając kol. Kramarza Mieczysława z Andrychowa i kol. Leopolda Dworzaka z Osieka.

zł. 64.20



Koledzy, kupujcie u firm, które nas popierają!

Nowy model **1929** angielskich samochodów

MORRIS

to ostatni wyraz techniki i smaku.

Wykwintna, zaokrąglona linja karoserji
prawdziwie angielska solidność materjałowa podwozia
precyzyjny, cichobieżny motor
niezwykła wytrzymałość na złe drogi

oto zalety samochodu MORRIS model 1929, które mimo tak licznej i silnej konkurencji dzisiejszej, stawiają go w rzędzie wozów wysokiej klasy.

Resorowanie modelu 1929 to wielki nowo zdobyty atut.

Poza znanymi nam dotąd typami samochodów MORRIS

MORRIS COWLEY MORRIS OXFORD MORRIS LIGTH VAN

staje do konkursu taniości

MORRIS-MINOR

najtańszy samochód w Europie.

Niezwykła skala cen od najtańszego wozu „MINOR“ 850 dol. do wykwintnego wozu „SUPERSPORT“ 5500 dol., pozwala nawet najwybredniejszemu znawcy znaleźć odpowiedni dla siebie samochód.

A wreszcie znane na obu półkulach

MORRIS-COMMERCIAL

samochody ciężarowe 1, 1·5, 2, 2·5 tonowe, samochody 10-kołowe dla bardzo ciężkich dróg oraz

AUTOBUSY 20-to i 25-cio osobowe

rozwijające szybkość do 80 km na godzinę.

Dogodne warunki kupna. **Długoterminowa gwarancja.**

PRZEDSTAWICIELSTWO:

MORRIS AUTOMOBILE Inż. M. NANOWSKI

KRAKÓW, UL. CZYSTA 5, TELEFON NR. 4248.

Wydawca: Związek Zaw. Automob. Rzeczposp. Polskiej, Zarząd Gł. — Stefan Guszlewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7. pod kier. T. Zakulskiego.